

Edsel Citation 4-door Hardtop 1958

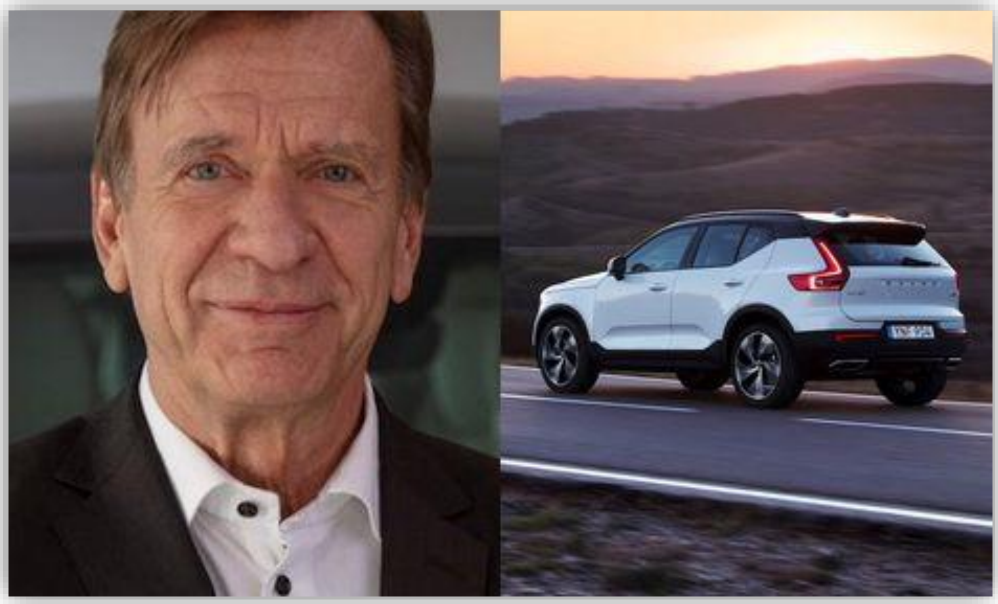
NEVS-brevet tisdag 23 juli
Föregående måndag 22 juli

1. Volvos marknadsandel och försäljning ökar

Av Pär Brandt,

Publicerad 2019-07-18, 08:23

Både försäljning och marknadsandel ökar för Volvo Cars, som sålde 340.286 bilar under första halvåret 2019. Omsättningen ökade till 130 miljarder kronor. Men allt är inte positivt, vinsten minskade.



Volvo Cars presenterar ett väldigt starkt första halvår 2019. Försäljningen ökade till 340.286 och omsättningen blev den högsta någonsin 130 miljarder kronor. Dock minskade vinsten, på grund av ökad prisspress och handelstullar.

Rörelsemarginalen för H1 2019 minskade från 6,4 till 4,2 procent, jämfört med samma halvår 2018. Rörelsemarginalen för andra kvartalet blev 3,9 procent, vilket visar att kurvan pekar nedåt.

"Under en tid då bilförsäljningen stagnerat på de flesta marknader, har vi under det första halvåret sett en fortsatt stark tillväxt," säger Volvo Cars vd Håkan Samuelsson. "Vi fortsätter att ta marknadsandelar i samtliga regioner där vi är verksamma, men en ökad prispress och handelstullar har minskat vår rörelsevinst. Åtgärder som vi vidtagit på kostnadssidan tidigare i år, kommer att ha få effekt under andra halvan av året."

Volvo Cars fortsätter att minska sina kostnader, utöver de som redan meddelats. Målet är att minska de fasta kostnaderna med två miljarder kronor. Effekten av besparingarna väntas komma under slutet av 2019 och början av nästa år.

Även om Volvos vinstmarginal minskat så kan man vara nöjd med en mycket stark försäljning. Försäljningen i Europa, USA och inte minst Kina har minskat men trots detta har Volvo sålt fler bilar och har därmed ökat sina marknadsandelar.



Volvo Cars försäljning ökar men vinsten sjunker kraftigt under Q1 2019



Volvos urstarka öppning på 2019 – ökat försäljningen med 11 procent



Volvo går med vinst – öser in pengar i Geely



Volvo Cars sätter nytt försäljningsrekord – passerar milstolpen 600.000 sålda bilar under 2018



Volvo Cars sätter nya rekord 2017 – 571.000 sålda bilar och 14 miljarder i vinst



Volvos urstarka öppning på 2019 – ökat försäljningen med 11 procent

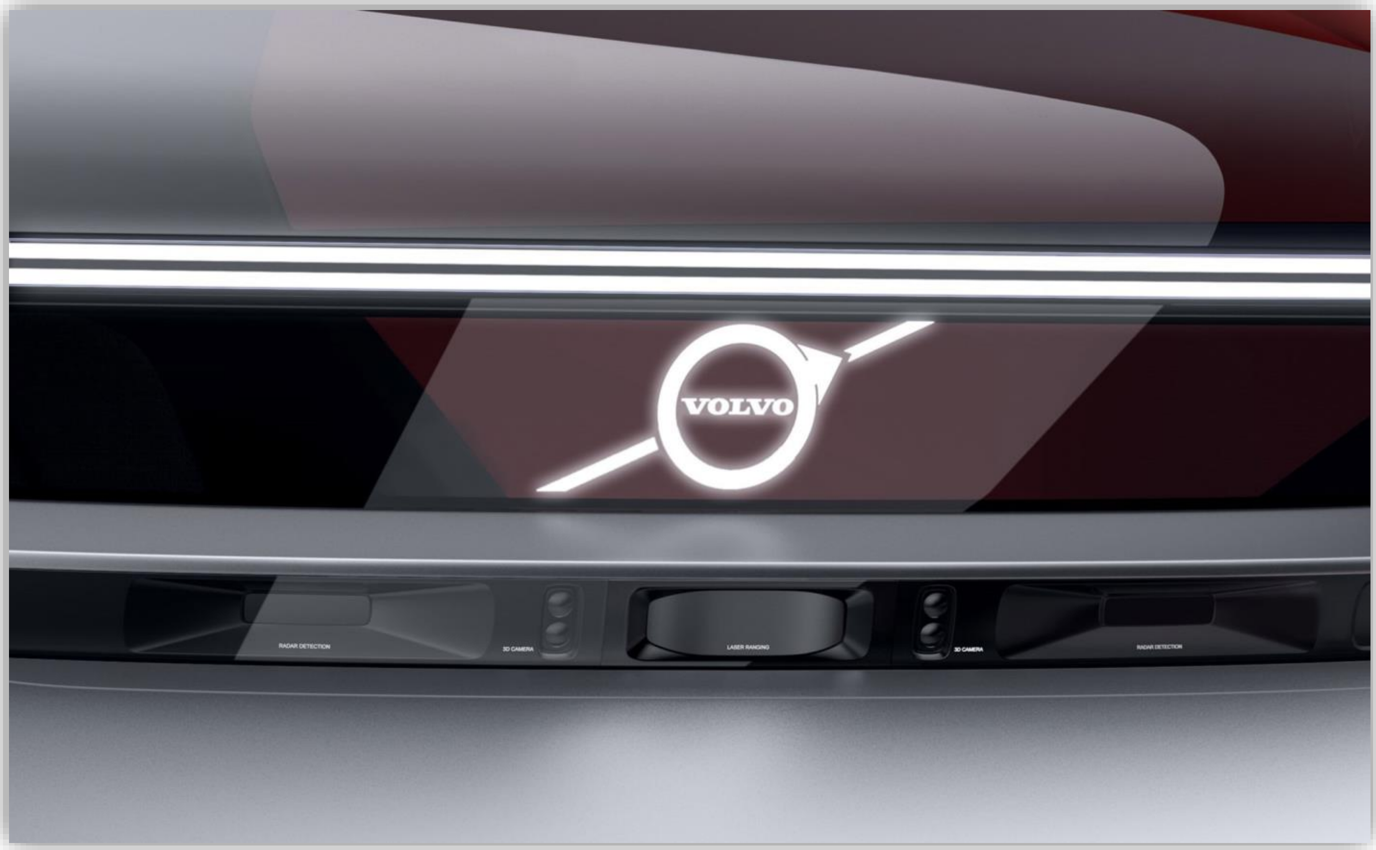
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Volvo Cars om framtidens bilar och fabriker

Jan-Erik Berggren

17 juli 2019

Alla biltillverkare står inför förändringar, men det finns olika spår att ta. Volvo Cars strategichef Mårten Levenstam berättar hur den svenska biltillverkaren ser på framtiden.



Från och med nu ska alla nya Volvo-bilar lanseras med någon form av elektrifiering. Och i horisonten väntar en omställning till enbart elbilar.

Senast 2025 ska hälften av alla nya Volvo-bilar drivas med enbart en elmotor. Volvos strategichef Mårten Levenstam ser laddhybriden som en övergångslösning.

Ser ni att bilköparna först väljer en laddhybrid och sen en elbil, eller går det direkt från bensin eller diesel till el?

– Det är både och, som vanligt, det är inte så enkelt att alla är lika. Men det är därför vi började med laddhybrider, det var ett bra första steg mot elektrifiering. Därför har vi nu laddhybrider i hela modellprogrammet.

LÄS MER: 25 procent återvunnen plast i Volvo-bilar 2025



Mårten Levenstam, senior vive president product strategy and bussiness ownership på Volvo Cars.

Det har utvecklats två olika spår vad gäller tillverkning av elbilar. Volkswagen ställer om hela fabriker där det bara byggs elbilar medan BMW har valt att bygga alla drivlinor i samma fabrik. Följer ni BMW?

– Ja, vi tror på den flexibla vägen, så vi tänker att alla framtida Volvo-modeller antingen finns som hybrid eller som elbil och vi kan ha flexibilitet i fabrikerna. Omställningen är svår att förstå så vi tror på flexibilitet. Vi tror inte på att vi gör en elbilsdivision av Volvo utan det är en helt integrerad del.

Volkswagen gör som de gör för att de vill bygga den helt klimatneutrala bilen, inklusive tillverkning. Är det något ni också funderar på?

– Vi jobbar ganska mycket just nu med att försöka kartlägga hela kedjan, från råmaterial till återvinning i slutändan. Vi är en del av det och sen har vi alla våra underleverantörer som vi ska ställa krav på.

LÄS MER: Volvo Cars nya målsättningar – elektriskt, autonomt och tjänster

Tror du att det blir en batteribrist om ett par år?

– Jag vet inte, men det finns inga fysikaliska hinder för att inte få fram tillräckligt många batterier. Det handlar mer om hur många som är beredda att investera i batterifabriker, hur snabbt går det att bygga fabriker och hur fort kommer marknaden att finnas.

SKARABORGS LÄNS TIDNING

3. Volvo-vd:n om framtiden: ”Vi tror på Skövdefabriken”

Leif Claesson

Publicerad 18 juli 2019 14:00

Lastbilsjätten Volvo accelererar. Både kvartalsvinsten och omsättningen slår rekord. Samtidigt minskar orderingången kraftigt och aktien föll 2,4 procent i öppningshandeln.
– Vi har sålt färre lastbilar än under samma period förra året, men det finns ingen dramatik i detta och inga stora sparförslag. Dessutom miljardinvesterar vi i Skövde, säger vd:n Martin Lundstedt till tidningen.



Vi miljardinvesterar i Skövde och det menar jag visar att vi tror på fabriken, säger vd:n Martin Lundstedt.

Bland annat investerar man i ett nytt gjuteri för 1,7 miljarder, vilket enligt Lundstedt visar att man verkligen tror på verksamheten i Skövde.

– I juni hade vi besök på orten av vår globala styrelse och de var mycket imponerade av personalens kompetens, fortsätter Martin Lundstedt.

Förändringar

Han konstaterar också att man kommer att klara de förändringar som behöver göras inom ramen för den ordinarie verksamheten.

– Det handlar bland annat om att dra ner på tillfälliga anställningar, men vi har en mycket stark ledarstab i Skövde och jag litar på dem, menar vd:n.

Lundstedt är övertygad om att verksamheten i Skövde går mot en ljus framtid.

– Både Skövdeborna och skaraborgarna kan vara stolta över det arbete som görs.

Miljardvinst

Vinsten före skatt slutar på 14,5 miljarder kronor för årets andra kvartal, ett rejält lyft jämfört med vinsten på 11,6 miljarder kronor samma period i fjol.

Även omsättningen stiger till 120,7 miljarder kronor, jämfört med 103,6 miljarder kronor i fjol.

– Det är ett rekordkvartal och vi har den högsta omsättningen någonsin. Även när det gäller resultatet är det rekord och vi har en marginal på 12,5 procent, konstaterar Martin Lundstedt.

I orderböckerna ser det desto dystrare ut. Antalet beställda lastbilar sjönk från 60 656 till 47 821 under årets första sex månader. Framförallt drar Nordamerika ner orderstatistiken med en minskning med 53 procent medan Europa och Asien sjunker med 21 respektive 19 procent.

Relaterat:
Volvo-vd:n om framtiden: ”Vi tror på Skövdefabriken”

Relaterat:
Kinesiska Geely lånar fyra miljarder kronor – med Volvo lastvagnar som säkerhet

Relaterat:
Klart: Volvo får grönt ljus för miljardinvesteringen

Relaterat:
Volvo GTO minskar personalstyrkan - 200 anställda får gå



Leif Claesson

SkLT SKARABORGS LÄNS TIDNING

4. ”Ingen Volvo-fabrik har gjort en så här kraftig ökning så här snabbt förut”

Publicerad 21 juli 2019, 11:50, **av Alexander Fogde**

6 000 exemplar av den nya trecylindriga bensinmotorn har hittills producerats på Volvo Cars-fabriken i Skövde. Nästa år trappas produktionen upp. – Det är både spännande och nervöst, säger produktionschefen Joakim Svensson.



Tiden fram till årsskiftet ses som en testperiod på den nya produktionslinjen på fabriken. Den stora utmaningen kommer 2020 då man ska producera 60 motorer i timmen. Jämfört med dagens 17 i timmen är det ett stort steg.

– Ingen Volvo-fabrik har gjort en så här kraftig ökning så här snabbt förut. Det är alltid svårt att pressa de sista bitarna men vi kommer klara det. Sen ska bara underleverantörerna klara tempot också, säger Otto Kindströmmer, montör i projektet.

Daglig dialog med fabrik i Kina

Något annat alternativ än att just klara upptrappningen finns inte, det är alla medarbetare tidningen träffar överens om. Motorn har tidigare bara tillverkats i Skövdefabrikens systerfabrik i Zhangjiakou, Kina.

– Vi har en daglig dialog med fabriken i Kina. De har redan gått igenom hela processen och lärt sig av alla misstag så vi kan lära oss väldigt mycket av dem, säger Jarent Arnholm som är monteringschef på Skövdefabriken.

Nu kan man alltså från Skövde förse Europas bilar med motorn, som används i modellen XC40, istället för att transportera den från Kina. Detta är något som platschefen Lena Bergqvist är mycket nöjd med.

– Skövdefabriken kan förse monteringsfabriken i Torslanda och Gent med alla motorer som behövs. Att slippa transportera från Kina är den största drivkraften, men man vinner också kapital, säger hon.

I fallet med den trecylindriga motorn är det fabriken i Gent som är underleverantör.

Annons

Första klimatneutrala fabriken

Den nya produktionslinjen är delvis automatiserad. I den stora industrilokalen transporterar slingstyrda truckar material och motorer till nästa station. Stora robotarmar monterar motorerna. Fortfarande är arbetet på många stationer manuellt.

– Man försöker hitta en optimal metod där man väger kostnad kontra mantid. Vissa montage kan vara kritiska och då kan en robot ibland ha bättre förmåga, säger Jarent Arnholm.

Efter själva monteringen av motorerna säkerhetstestas de. Man testar då olika funktioner och gör bland annat varvtest. En sista kontroll ser till att alla slangar och pumpar sitter på plats ordentligt.

Med den nya produktionslinjen har man också banat väg för kommande generationers motorer, som alltså kan produceras på samma linje.

Den nya motorn har lägre bränsleförbrukning än de som tidigare tillverkats på fabriken. Mycket är kopplat till lagkrav, men medarbetarna berättar att man har mycket miljötänk i det dagliga arbetet.

– Fabriken i Skövde är den första klimatneutrala fabriken inom Volvo Cars. Det är vi väldigt stolta över, säger Elisabeth Kraft, kommunikationsansvarig.

Man har nu också gjort ett fullfartsprov på produktionslinjen. Målet var där att klara av att producera 250 motorer på fyra timmar.

– Det gick inte helt bra, men det var också det första vi gjorde. Vi är vana vid det här, det brukar ta några gånger. Varför man kör fullfartsprov är för att man vill hitta fel och avlusa utrustningen. Vi klarade ungefär hälften av målet vi hade, säger Jarent Arnholm.

Motortyp: 3-cylindrig bensinmotor med turbo
Utförande: Medium performance
Volym: 1,5 liter
Effekt: 156 hästkrafter
Vridmoment: 265 newtonmeter

auto motor & sport

5. Regeringens mål är en brutal nedskärning av Sveriges transportsystem

***Detta är en krönika**. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.*

Alrik Söderlind

Publicerad 2019-07-17, 06:17

Vad sägs om att kapa landets vårdköer med 70 procent? Det vore inte så dumt och det fina är att det inte är svårare än att sänka trafikens utsläpp av koldioxid lika mycket. Jag ska snart förklara hur det ska gå till.



Fakta är att Sveriges Riksdag har klubbat att vägtrafikens utsläpp ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. 70 procent är brutalt mycket, vad det än handlar om och för att klara det måste nästan hela energiförsörjningen av landets bilar och lastbilar bli fossilfri.

Men trafikens utsläpp ökade med 0,8 procent i fjol – det går alltså åt fel håll. Vad kan det bero på? Elbilsförsäljningen boomar, tågen är överfyllda och Sverige importerar nästan hela Europas tillgängliga biodrivmedelsproduktion. Cykling är på modet, många har klimatpanik och kollektivtrafiken går för fullt på många ställen i landet.

Så många rätt och ändå har det blivit så fel. Och det är väldigt enkelt. Vi blir fler svenskar och varutransporterna ökar samtidigt som vi har kvar alla gamla fordon.

Men ett mål är ett mål och världens bästa land måste gå före och visa att alla goda mål är möjliga. När jag läser Pär Kågessons rapport "Klimatmål på villovägar" som producerats av Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, på Finansdepartementet, blir allt mycklet klart.

För att klara målet på 70 procents sänkning behövs framför allt följande åtgärder: Fördubbla bränslepriset, höj beskattningen på förmånsbilar, minska reseavdraget, beskatta parkeringar, sänk hastigheterna kraftigt med tillgörande skärpt kontroll samt bygg ut kollektivtrafiken.

Enligt en utredning gjord av Trafikverket måste kostnaden för att använda bil och lastbil öka med 50 procent för att vi ska klara det hela. För övrigt har kostnaderna för kollektivtrafiken nästan ökat dubbelt så mycket som de kollektiva resandet.

Ska Sverige bli världens första land där endast de rikaste ska ha råd att röra sig fritt och ska alla varor bli mycket dyrare? Hur det här skulle påverka landets BNP vill jag inte ens fundera på.

Nu över till sjukvården. Med samma logik är det bara att höja avgiften på läkarbesök så mycket att smärtgränsen passeras och många hellre dör eller lider hemma än tar sig till sjukan. Att folk är sjuka är visserligen en bieffekt, men det är det också att vi inte längre ska ha råd att hälsa på släkt och vänner, åka på semester eller ta oss till jobbet.

Enligt Pär Kågessons utredning kan inte biodrivmedel rädda situationen, globalt sett blir det till och med värre om Sverige dammsuger Europa på råvaror och ökar efterfrågan på exempelvis palmolja. Redan nu konsumerar vi 60 procent av Europas biodrivmedel.

Elektrifieringen kan inte heller få oss att nå målen. Norge som är världsbäst på omställning till elektrifierat beräknas minska sina utsläpp med 26 procent mellan 2005 och 2030.

Men Sverige ska som sagt minska utsläppen från vägtrafiken med 70 procent. Visst är det härligt med handlingskraftiga politiker!

En relevant fråga är självklart varför det endast är vägtrafiken som har dessa riktigt tuffa krav. Varför talar ingen om de 60 procent av Sveriges totala bidrag till koldioxidutsläppen som sker utanför landets gränser? Mer än hälften kommer alltså från importerade varor och frakt från utlandet. I debatten brukar man säga att vägtransporter står för 30 procent av utsläppen, men i verkligheten blir det alltså inte ens 15 procent.

Mål är givetvis bra, men vad vi behöver är politiker som är verklighetsförankrade och gör allt för att lösa konkreta problem som kan hindra den utveckling vi vill ha. Exempelvis måste både produktion av fossilfri elektricitet samt utbyggnad av elnätverken prioriteras. Sätt ett mål på en ökning av den kapaciteten med 70 procent!

Att med skatter sätta en gigantiskt käpp i hjulet för Sveriges transporter är inte lösningen.





Alrik Söderlind, chefredaktör

elbilen

6. Utbudet av elbilar tredubblas till 2021



KRISTOFER
Förstakörare och skaparen bakom Allt om Elbil. Fascineras av elbilen och vill påskynda en elrevolution av bilindustrin.

JULI 18, 2019

Utbudet av elbilar kommer att tredubblas inom kort. Det skriver EU:s myndighet för transporter och miljö (T&E).



Inom EU finns det idag ett 60-tal modeller av elbilar. Till 2021 kommer den siffran gå upp till 214 modeller.

Flera nya prisvärda elbilar kommer göra att konsumenter kommer byta till elbilar långt tidigare än förväntat, skriver också myndigheten.

Bakom den ökade takten är EU:s nya utsläppskrav. Om 22% av alla bilar är elbilar till 2025 kommer tillverkarna att klara EU:s utsläppskrav.

Flera stora tillverknings-anläggningar på gång

Inom EU kommer vi också få se flera stora fabriker som tillverkar elbilar inom de närmsta åren, bland annat belägna i Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien. Utöver det beräknas omkring 16 stycken storskaliga batterifabriker i Europa som ska vara igång senast 2023.

I grafen nedan kan du se hur elbilstillverkningen kommer se ut inom EU, år 2025.

– Detta är bra nyheter, men jobbet är inte klart ännu. Vi behöver att myndigheter hjälper till att rulla ut laddningsmöjligheter i hemmet och på jobbet, och vi behöver se över bilskatten så att elbilar är ett mycket mer attraktivt alternativ än förorenande diesel- och bensinbilar eller dåliga plugin-hybrider, säger Lucien Mathieu, transportanalytiker på T&E.



Här kommer elbilar tillverkas i EU

Rapporten finns att läsa i PDF-format här.

KRISTOFER

DAGENS NYHETER.

7. Eltejp och dåliga arbetsförhållanden bakom Teslas rekordproduktion

Uppdaterad 2019-07-16 publicerad 2019-07-16, **text Ivan Solander**

Anställda på Tesla vittnar om att dåliga arbetsförhållanden och ”rena fusklösningar” ligger bakom den amerikanska elbilstillverkarens produktionsrekord under andra kvartalet.
För att nå tillverkningsmålen ska de anställda uppmuntras att ”ta genvägar”, som att laga trasiga delar med eltejp och att strunta i säkerhetsföreskrifter, skriver amerikanska CNBC.



Anställda Tesla vittnar om att dåliga arbetsförhållanden och ”rena fusklösningar” på en av företagets fabriker.

Larmet kommer från en av Teslas provisoriska och manuella elbilsfabriker i Fremont Kalifornen, där flera av företagets modeller tillverkas i väntan på att en närliggande automatiserad fabrik ska bli fullt funktionell.

Tesla har trots tidigare produktionsproblem gjort succé de senaste månaderna och har kunnat redovisa en stor ökning av antalet producerade enheter, främst av storsäljaren Model 3, som är den billigaste av företagets elbilar.

Under de tre månader som ledde upp till den 30 juni i år har Tesla färdigställt 87.048 fordon, varav 72.531 av storsäljaren Model 3, vilket är den högsta produktionssiffran företaget någonsin uppnått under en tremånadersperiod sedan det grundades 2003.

Företaget har meddelat sina aktieägare att de kan förvänta sig full produktion för året och att man räknar med att kunna leverera 300.000 elbilar till väntande kunder världen över.

Men rapporter inifrån Teslas fabrik i amerikanska Fremont vittnar om att framgången inte kommit utan ett pris.

Både nuvarande och före detta anställda säger till CNBC att kvaliteten på bilarna försämrats till följd av kraven på en snabbare produktion. När produktionskraven höjts, samtidigt som Tesla eftersträvat en billigare tillverkningsprocess, ska resultatet ha blivit att de anställda uppmuntrats att ”ta genvägar”.

Dessa ska enligt CNBC:s uppgifter inkludera att trasiga komponenter på elbilarna lagas med eltejp istället för att ersättas med nya, och att kontrollanter låter bilar passera på det löpande

bandet trots att ”några skruvar eller muttrar saknas”. Anledningen uppges vara att de anställda inte vågar pausa produktionen.

Fabriksanställda vittnar även om att fabriken – som egentligen är ett tält – blir väldigt kall under natten, tryckande varm under dagen, och att möss och insekter gjort sig hemmastadda i lokalerna.

Amerikanska CNBC rapporterar även att de anställda tvingades gå till jobbet när Kalifornen drabbades av den massiva Camp-skogsbranden i november förra året, trots att rök hade spridits sig till fabriken. Tesla ska inte ha delat ut andningsmasker till arbetarna förrän flera dagar efter att branden börjat spridas.

En talesperson för Tesla säger till CNBC att de anställdas berättelser från företagets fabrik inte stämmer överens med verkligheten.

– De är missledande och reflekterar inte vår tillverkningsprocess, eller hur det är att arbeta på Tesla.

Talespersonen säger också att Tesla inte funnit några bevis för att eltejp använts för att laga bilar, och att man inte godkänner eller uppmuntrar ett sådant arbetssätt. Företaget betonar också att elbilarna genomgår rigorösa kontroller innan de lämnar fabriken.

Läs mer: Allt du behöver veta om elbilar.

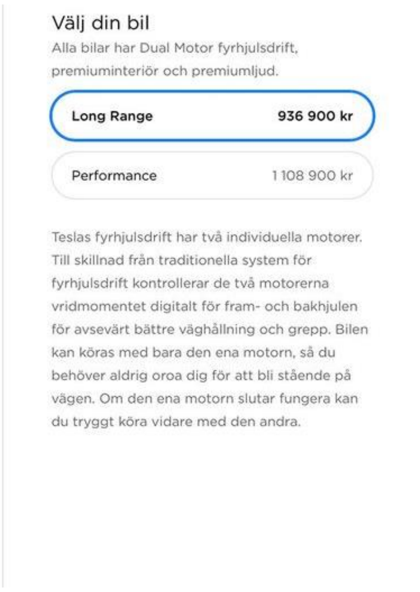
Feber

8. Tesla plockar bort standardversionen av Model X och S

Av Roger Åberg 2019-07-16 kl 18:00

Blir därmed lite dyrare





Tesla gillar att stöka runt bland sina modeller efter vad som efterfrågas och efter vad man känner för att erbjuda. Nu har man tagit bort standardversionen av Model S och Model X vilket gör att man bara kan välja mellan Long Range och Performance. Det betyder att billigaste Model S och X blev dyrare igen, men har man ont om pengar så väljer man väl antagligen alltid en Model 3 för halva priset.

En Model S börjar numera på 936.900 kronor och en Model X på 1.029.900 kronor.

ALLT OM BILAR

9. TEST: Så klarar sig de franska suvarna på landet

Publicerad 16 jul 2019 17:00, **Av Jan-Erik Berggren**

Vissa påstår att skånska Österlen är så nära den sydfranska landsbygden du kan komma i Sverige. Därför passar det bra att vi låter två franska mellanklassuvar mötas mitt i sädes-fälten i Sveriges matbod. Häng med i duellen över fem rätter.





Renault Kadjar

Köregenskaper

Renault Kadjar: Renault Kadjar är befriande fri från filkörningsassistent. Det enda som händer om jag närmar mig en linje är ett lite brummande ljud samt att den gröna linjen i instrumentpanelen blir lite mer orange. Det har förstås att göra med att det här i grunden är en bil som presenterades 2015. Flera assistanssystem lär komma i nästa generation Kadjar. Styrningen är aningen diffus men ändå lätt och ledig. Responsen i gaspedalen är något fördröjd vilket kan leda till ryckig körning. Bromsen tar direkt. Automatlåda är mjuk och inställd på maximal komfort. Vill du ha fyrhjulsdrift måste du välja någon av dieselmotorerna.



Citroën C5 Aircross: Det finns en knapp längst till vänster på instrumentpanelen som används för att stänga av filkörningsassistenten. Och den används. Ofta. För när filkörningsassistenten är på blir styrningen väldigt oförutsägbar. Den åttastegade automatlåda är näst intill steglös. Men den fina nya fjädringen, som ger bra poäng i komfortkategorin, kan upplevas besvärlig när du kör långsamt. Det kan bli lite gungigt. Imponerade ändå att den mjuka och bekväma bilen inte kränger så mycket i kurvorna. Jag får inte den där direkta kontakten med bilen och jag måste köra C5 Aicross väldigt försiktigt för att det ska bli behagligt. Ingen sportbil direkt. C5 Aicross går heller inte att få med fyrhjulsdrift så de olika körlägena påverkar i praktiken traction control och du väljer läge efter underlag.

Vinnare: Citroën C5 Aircross

Säkerhet

Renault Kadjar: Ni har redan förstått att säkerhetsnivån är något eftersatt vad gäller assistanssystem. Men den passiva säkerheten är god. Här finns också dödavinkelvarnare samt varning och automatisk inbromsning. Autobromsen fungerar i hastigheter mellan 30 och 140 km/tim och ”ser” bara fordon som färdas åt samma håll. Av någon anledning kan autobromsfunktionen stängas av. Start i backe-hjälp är bra men tänk på att systemet bara håller kvar bilen i två sekunder.

Citroën C5 Aircross: Citroën har satsat på hela 16 olika assistanssystem i sin C5 Aircross. Autobromssystemet känner igen fotgängare om du kör i hastigheter upp till 60 km/tim och bilar om du kör upp till 78 km/tim. Avstånd och känslighet kan ställas in i menyerna i pekskärmen. Autobromsen är alltid på när bilen startar, precis som filkörningsassistenten. Fick fem stjärnor av EuroNCAP med Safety Pack valt.

Vinnare: Citroën C5 Aircross

Design



Renault Kadjar: Kadjar är ett syskon till Nissans Qashqai och det är lite svårt att förstå varför skillnaden i försäljning är så stor i Sverige. Qashqai är en succé medan Kadjar kämpar lite. Kanske beror det på att Kadjar ser lit enklare ut. Den uppdaterade modellen har också förändrats sparsamt. Grillen är lite större och det är lite ny design på stötfångare och lyktor. På insidan har några knappar plockats bort och byggts in i den sju tum stora pekskärmen. Stort plus för att det finns flera USB-uttag. Kadjar är något lägre än C5 Aircross vilket framför allt märks i bagageutrymmet.



Citroën C5 Aircross: Citroën har backat lite från sin fräcka design på gamla Cactus. Men sido-skärmarna finns kvar, on än något nedtonade, och tack vare sina snygga rails ser C5 Aircross tuff och stor ut. Jag tycker också om inredningsdesignen som har en egen stil jämfört med allt annat i bilvärlden. Kardantunneln stjäl inte plats i baksätet. Tyvärr säljs inte C5 Aicross med hel soffa fram, den modellen finns bara i Kina. Synd. Jag gillar också den raka bakluckan som gör att last-utrymmet är praktiskt.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Komfort



Renault Kadjar: Jag har lite svårt att få till en bra körposition i Kadjar och det beror troligen på ryggstödet som böjer sig lite för mycket bakåt för min smak. Ljudnivån i kupén är normal för prisklassen. Du kan få plats med tre vuxna i baksätet men sittdynan är relativt kort. Kupén är ljus och rymlig.



Citroën C5 Aircross: Det här är Citroëns starkaste kategori. Den nya fjädring med hydrauliska ändlägen. Det ger en väldigt mjuk fjädring utan att bilen för den skull blir krängig. När det gungar gungar det istället i längsled, ja, i alla fall tills du kommer på ett sätt att parera med exakt rätt gaspådrag och tryck på bromspedalen. Svårast är det när det går väldigt långsamt eller vi till exempel stoppljus. De nya extra stoppade stolarna är verkligen behagliga.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Ekonomi



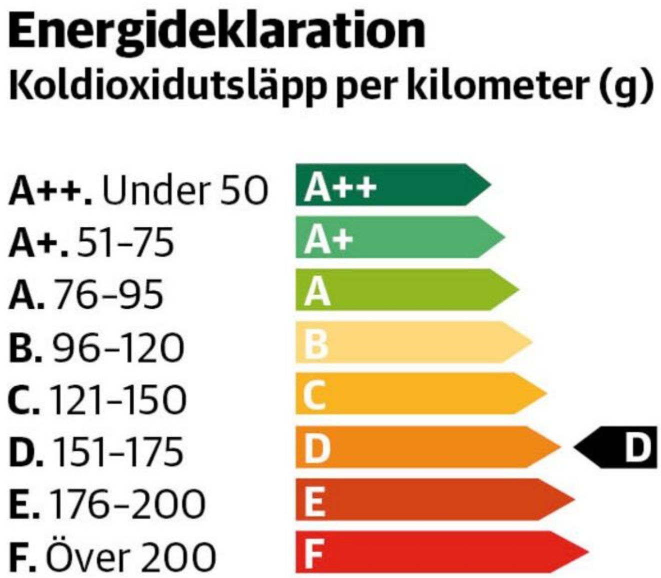
Renault Kadjar: Prislappen letar sig precis över 300 000 kronor. Och kanske ser vi här problemet med Renaults försäljning i Sverige. Det känns konstigt att Renault Kadjar med motsvarande motor, ska kosta över 20 000 kronor mer än en Nissan Qashqai. Så är kanske förhållandet mellan Renault och Nissan i andra länder men definitivt inte i Sverige. Höga co2-värden betyder också dyr skatt. Det som talar för Renault i den här duellen är ett väl utbyggt nät av försäljare och verkstäder.



Citroën C5 Aircross: Även C5 Aircross kliver precis över 300 000 kronorsvallen. Priserna för suvar har stigit i takt med efterfrågan och frågan är om vi kanske nått smärtgränsen. För det finns bra många bra bilar i Golf-klassen som kan konkurrera med en C5 Aircross. Mycket högt co2-värde ger hög fordonsskatt de tre första åren. Både Kadjar och C5 Aircross har hög förbrukning så det är i längden ingen billig bil. Citroën har inte jättemånga verkstäder runt om i landet vilket ytterligare gör det här till ett svårt bilval.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Och vinnaren är: Citroën C5 Aircross. 5-0 till Citroën ser ut som en rakt igenom förkrossande seger. Men i kategorin köregenskaper vinner C5 Aircross väldigt knappt och framför allt för att Kadjar har en så diffus respons gaspedal, broms ih styrning. Det är lite irriterande eftersom jag vet att Renault kan vässa till det här. Renault hade också vunnit kategorin Ekonomi om de pressat priset till samma nivå som Nissan Qashqai. Men Citroën hade trots det vunnit matchen totalt och mestadels för att den är rymligare och bekväm att köra.



Renault Kadjar TCe 160 EDC Black Edition har ett koldioxidutsläpp på 154 gram/km.

RENAULT KADJAR TCE 160 EDC BLACK EDITION

Miljö
Koldioxidutsläpp: 154 gram/km.
Bensinförbrukning: 5,9 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej

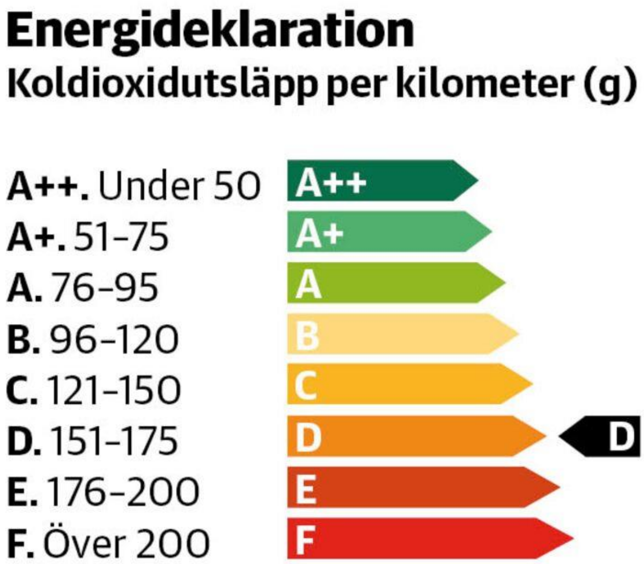
Ekonomi
Pris: Från 305 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 5 548 kronor per år de första tre åren, sedan 1 306 kronor per år.
Garantier: 2+3 år nybil, 3 år vagnskada, 2+3 år assistans.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 1,3 liter, 160 hk vid 5 500 varv/min, 260 Nm vid 1 750. varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: Sjustegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 9,3 sekunder.

Toppfart: 210 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 449/184/161 centimeter.
Bagagevolym: 472–1 478 liter .
Tjänstevikt: 1 521 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 500 kg.



Citroën C% Aircross har ett koldioxidutsläpp på 171 gram/km.

CITROËN C5 AIRCROSS

Miljö
Koldioxidutsläpp: 171 gram/km.
Bensinförbrukning: 7,6 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej

Ekonomi
Pris: Från 309 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 7 367kronor per år de första tre åren, sedan 1 680 kronor per år.
Garantier: 3 år nybil, 3 år vagnskada, 12 år rostskydd, 3 år lack.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 1,6 liter, 181 hk vid 5 500 varv/min, 250 Nm vid 1 650 varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Åttastegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 8,2 sekunder.
Toppfart: 219 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 450/197/167 centimeter.
Bagagevolym: 580–1 630 liter .
Tjänstevikt: 1 574 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 500 kg.

NyTeknik

10. Nya linan ska ösa ut Fiats eldrivna 500-modell

2019-07-16 15:15

John Edgren

Koncernens nya produktionslina i Turin har kostat 7,3 miljarder. Den kommer kunna leverera 80 000 exemplar årligen av Fiats batteridrivna 500-modell.



Bilen har varit en kassako för Fiat Chrysler Automobiles. Trots att den samtida 500-modellen är inne på sitt elfte år slog den försäljningsrekord 2018. Då utannonserade FCA sina planer på en ny batteridriven version – och nu står Fiat 500 BEV i startblocken.

Koncernen har plöjt ned 7,3 miljarder kronor i Mirafiori-fabrikens nya produktionslina. Från och med det andra kvartalet 2020 ska anläggningen i Turin kunna spotta ut 80 000 exemplar av den nya elbilen årligen – en volym som kan ökas. Redan i år kommer fabriken tillverka de första förproduktionsbilarna.

Oklart pris

Elbilen Fiat 500e existerar förvisso redan men är bara tillgänglig på ett fåtal marknader. Batteriet på 24 kWh ger den utgående versionen en räckvidd på drygt 13 mil, och övriga prestanda har lämnat en del att önska. Under våren gick FCA ut med att 500:n framledes bara kommer erbjudas med ren eldrift, och 500 BEV blir den första modellen som använder FCA:s elbilsplattform. Vad den nya elbilen kommer få för prestanda är dock oklart.

Modellen utgör bara ett första steg i en mycket bredare investeringsplan som FCA har för Italien över perioden 2019-2021.

– Faktum är att gruppen kommer investera totalt fem miljarder euro som stöd för en omfattande förnyelse av produktutbudet, med introduktionen av 13 helt nya eller markant uppfräschade modeller och ett omfattande utbud av elfordon. Det inkluderar tolv elektrifierade versioner av nya eller existerande modeller, säger Pietro Gorlier, operativ chef för FCA till Inside EVs.



FCA:s nya produktionslina har kostat 7,3 miljarder kronor. Alberto Cirio, guvernör för Piemonte, Chiara Appendino, borgmästare för Turin, Pietro Goröier, COO för FCA, Claudio Palomba, prefekt för Turin samt chefen för monteringen vid Mirafiori-fabriken.

Stolta över lokal utveckling

Inom koncernen är man väldigt stolta över att samtliga delar av 500 BEV är utvecklade på plats i Fiats hemstad, och FCA kommer avsätta omkring 1 200 personer för produktionen. Riktmärket 80 000 exemplar ska dock ställas mot att klassens batteridrivna ledare på Europamarknaden, Renault Zoe, som mest har sålt 40 000 exemplar per år.

Under de närmaste månaderna ska samtliga verktyg bytas ut, och 200 robotar kommer att automatisera all svetsning. Nyligen gick startskottet när produktionslinans första Comau-robot installerades under viss pompa – Pietro Gorlier konstaterade då att dagens firande markerade inledningen på ett nytt kapitel för Mirafiori.

Det finns också ett svenskt kapitel kring den elektrifierade italienaren. Redan 2010 levererade EV Adapt och Alelion den första batteridrivna Fiat 500:n. De två bolagen i Nödinge utanför Göteborg konverterade modellen genom att helt sonika lyfta ut förbränningsmotor och bensintank, och montera in Alelions egenutvecklade drivlina.

JOHN EDGREN

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Lotus elbil Evija med 2 000 hk och 40 mils räckvidd

Mattias Rabe 16 juli 2019

Nu visar Lotus upp märkets första elbil som ska komma i produktion under 2020. Evija heter den och har specifikationer som sticker ut – milt sagt.



***FILM**: https://youtu.be/_VlJUHn8CWM*

Storbritanniens första helt eldrivna supersportbil, beskriver Lotus nya modellen. Och visst har de helt rätt i det, Evija är både en elbil och en supersportbil, och något sådant har vi inte tidigare sett från öriket väster om det europeiska fastlandet.

Det är inte varje dag Lotus, numera en del av samma koncern som Volvo, släpper en ny modell. Men när de nu gör det görs det i stor stil. Evija ser nämligen inte ut som någonting annat Lotus tidigare har släppt ifrån sig, den innehåller nämligen också något helt annat än vad vi är vana vid från den lilla brittiska sportbilstillverkaren.

Evija, som uttalas E-vi-ya, är Lotus första bil med ett chassi helt i kolfiber i en så kallad monocoquestruktur. Ovanpå denna har en högst aerodynamiskt formgiven kaross placerat, givetvis den också helt i kolfiber. Bilen är 445,9 centimeter lång, exakt två meter bred och 112,2 centimeter låg samt har en markfrigång på 10,5 centimeter. Den väger 1 680 kilo vilket kan anses vara högt med tanke på storlek och all kolfiber. Drivlinan är det som lite extra höjer siffran på vågen.

Lotus elektriska supersportbil har inte en elmotor, inte heller två, utan fyra stycken. De är placerade för att driva var sitt hjul vilket ska ge excellenta egenskaper i form av bland annat vridmomentsfördelning.

Varje elmotor ska leverera 500 hästkrafter, sammanlagt rör det sig alltså om 2 000 hästkrafter. Maximalt vridmoment är 1 700 newtonmeter. Lotus har som mål att Evija ska vara världens starkaste produktionsbil. 0-100 km/h beskrivs gå under på under tre sekunder och 0-300 km/h på under nio sekunder. Toppfarten överstiger 320 km/h.



Påminner mer om något italienskt än vad man normalt föreställer sig en Lotus. Laserstrålkastare och infällbara sidobackkameror är några av tekniknyheterna. De sistnämnda ersätter de vanliga backspeglarna, en aerodynamisk fördel.

Elmotorerna får sin kraft från ett batteripack bestående av litiumjonceller med en maximal kapacitet på 70 kWh. Batteriet ska vara förberett för att kunna ta emot laddeffekter på 800 kilowatt, något som ännu inte finns. Då ska det bara ta nio minuter att ladda ett helt tomt batteri fullt.

Med en 350 kW-snabbladdare, något som däremot finns i dag, tar laddningen upp till 80 procents kapacitet tolv minuter och upp till 100 procent (fulladdat) 18 minuter.

Enligt WLTP-körcykeln ska räckvidden, när man inte ständigt ligger och drar 0-300-repor, 40 mil.

130 exemplar av Evija ska byggas med start 2020. Priset för ett exemplar beräknar Lotus till mellan 17,5 och 23,4 miljoner kronor – plus skatt och andra avgifter. I Sverige skulle det i runda slängar innebära 21,9-29,3 miljoner kronor. Ingen billig elbil med andra ord.

För att försäkra dig om att du blir ägare av en av bilarna vill Lotus ha en handpenning på 2,9 miljoner kronor av dig. Handpenningen är återbetalbar – om du nu skulle få kalla fötter.



GALLERI
Lotus Evija
21 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Mercedes X-klass säljer uselt – på väg att läggas ned

Mattias Rabe 16 juli 2019

Mercedes hade stora förhoppningar på pickupen X-klass men en försäljning som aldrig har tagit fart ser nu ut att leda till nedläggning.



I juli 2017 slog sig Mercedes in i pickup-segmentet med X-klass. Målen var högt ställda, i och med att mellanstora pickuper säljer bra runt om i världen, och då hade Mercedes ändå uteslutit amerikanska marknaden i och med att jänkarna föredrar ännu större pickuper.

Men det har inte gått riktigt som Mercedes hade förestållt sig. Enligt branschtidningen Automotive News Europe sålde X-klass i 16 700 exemplar i Europa, Australien och Sydafrika – tillsammans. Under hela fjolåret! Det kan jämföras med exempelvis Ford Ranger som sålde i 50 900 exemplar, enbart i Europa.

Mercedes X-klass bygger på Nissan Navara och byggs dessutom av Nissan i Barcelona, något som har fått kommentarsfältet här på teknikensvarld.se att gå i spinn några gånger. Kanske de presumtiva köparna är inne på samma spår?

Att priset är högre än flertalet konkurrenter har sannolikt också legat X-klass i fatet.

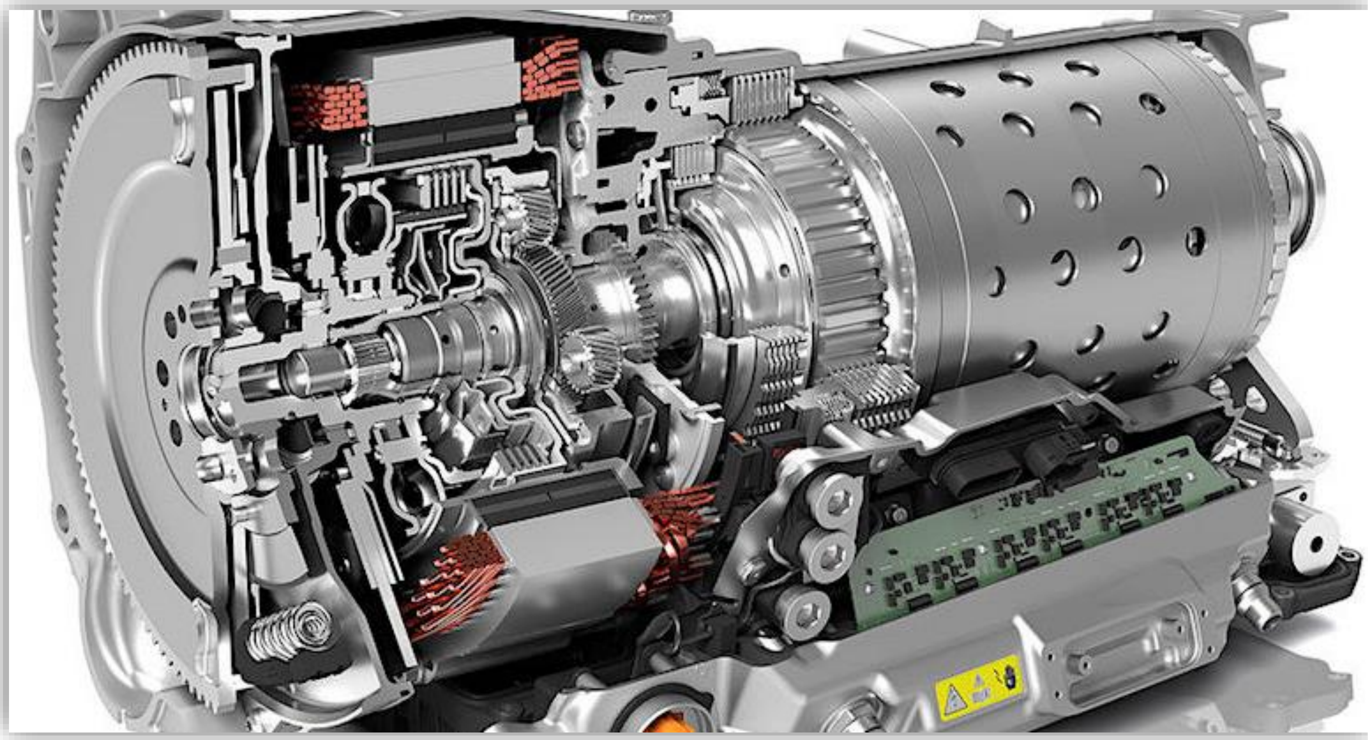
Enligt källor inom Daimler, som Automotive News har varit i kontakt med, är X-klass på väg att läggas ned. Den stora fordonskoncernen ser just nu över alla kostnader för att försöka vända den utveckling som pågått under senare tid. Fyra gånger under det senaste dryga året har Daimler sänkt sin vinstprognos. En stor anledning till det är utsläppsregleringar och återkallelser i samband med Takata-skandalen.

auto motor & sport

13. Fjärde generationen ZF 8HP automatlåda med elmotor

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-07-17, 14:03, uppdaterad 2019-07-17, 15:58

Nästa generation automatlåda från ZF ger ett rejält krafttillskott för hybrider och laddhybrider. BMW och Fiat/Chrysler har redan tecknat order.



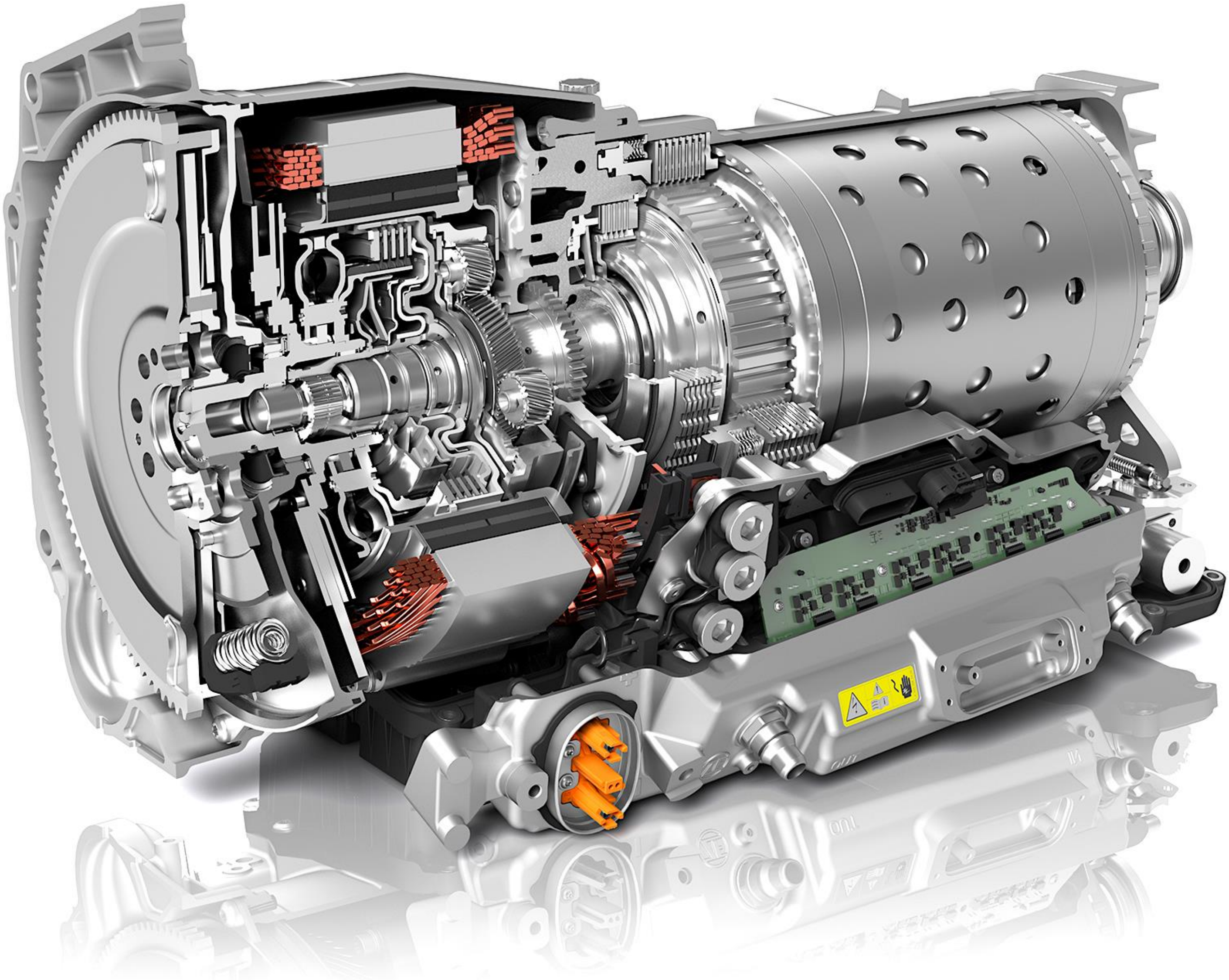
ZF-lådan är ett litet mekaniskt mästerverk med sina åtta växlar och mycket smarta konstruktion.

Visst låter det intressant med en automatlåda som har inbyggd, elektrisk motor? Och ännu mer intressant blir det förstås om denna elektriska extrakraft kan bidra med upp till 218 hk och 450 Nm.

Det tyska teknikföretaget ZF levererar komponenter och framför allt transmissioner till stora delar av bilindustrin. Den åttastegade automatlådan ZF 8HP kom 2009 och snart är det dags för fjärde generationen – som får väldigt spännande egenskaper.

ZF har börjat att smyglansera sin nya automatlåda, väl medveten om att det behövs lång framförhållning inom bilindustrin. Uppenbarligen har ZF övertygat sina kunder för i våras lade BMW en tvåsiffrig miljardorder på de nya automatlådorna och i början av juli kom beskedet att även FCA (Fiat/Chrysler) lagt en en mycket stor beställning – den näst största någonsin för ZF.

Den fjärde generationen av ZF:s automatlåda 8HP ska byggas i flera versioner, precis som föregångarna. De biltillverkare som vill utveckla en lätthybrid (mildhybrid, som många betecknar det) kan välja en ZF-låda med integrerad 48-volts elmotor som ger 25 kW (34 hk) och en bit över 200 Nm. Den inbyggda elmotorn kan även "vändas" och fungera som generator, vilket tack vare toppeffekten på 25 kW gör att nästan all bromskraft kan återvinnas – istället för att bara försvinna som värme i de mekaniska skivbromsarna. Elmotorn fungerar även som startmotor.

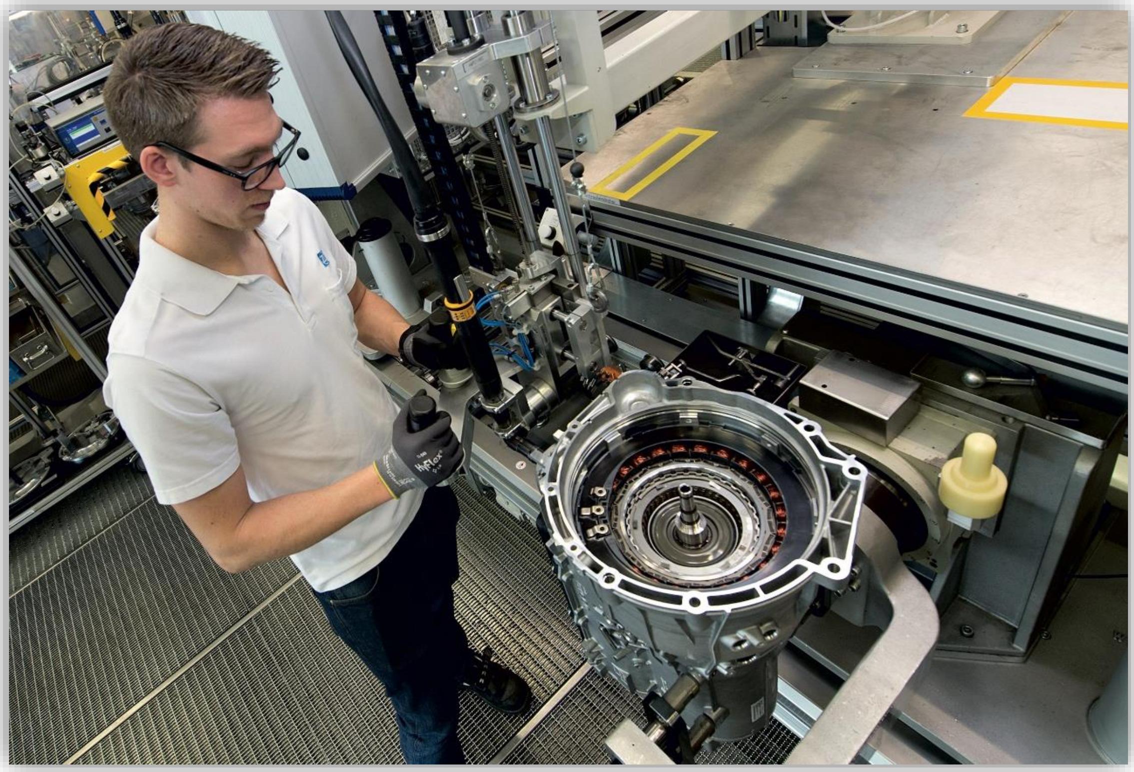


Det skulle ta en stund att förklara vad alla komponenterna fyller för funktion. Men det finns en video längre ned på sidan som beskriver en tidigare version av ZF:s automatlåda 8HP. I botten på den nya versionen ligger all elektronik och elektriska komponenter.

Mellanmodellerna av ZF:s åttastegade automat är byggda för hybridbilar – eller så kallade fullhybrider. Här kan den inbyggda elmotorn ge från 40 kW (54 hk) och uppåt. En inbyggd, mekanisk koppling gör att bilen kan köras på enbart eldrift under kortare sträckor. Hur långt beror på vilken batteristorlek som tillverkaren väljer. Ett litet batteripaket har fördelarna att vara relativt billigt och inte tillföra speciellt mycket vikt. Med möjlighet till både eldrift och bromskraftsåtervinning går det att spara mycket bränsle, speciellt i stadstrafik. Till det yttre är den här versionen lika stor som en konventionell, åttastegad automatlåda och passar därmed i befintliga bilmodeller.

Den mest kraftfulla modellen av nya automatlådan har en betydligt kraftfullare elmotor som drivs med cirka 300 volt. Toppeffekten är 160 kW (218 hk), 80 kW kontinuerligt och vridmomentet uppgår till hela 450 Nm. Även här finns det en koppling mellan förbränningsmotor och automatlåda, vilket gör att elmotorn kan driva bilen själv. Sannolikt väljer de flesta biltillverkaren ett större batteripaket och skapar därmed en laddhybrid.

Med så mycket elektrisk effekt ger transmissionen ett betydande krafttillskott, vilket förbättrar prestanda – och givetvis även sparar bränsle. ZF har utvecklat en ny typ av elmotor med en tätare packning av koppar, vilket gör att automatlådan bara är en aning större. För att kyla automatlådan riktigt effektivt ansluts den till bilens luftkonditionering.



Tillverkningen av fjärde generationen ZF 8HP inleds under 2022. Mottagandet har varit en succé och ZF har fått de två största beställningarna någonsin från BMW och Fiat/Chrysler. Storleken på respektive affär är "tvåsiffriga miljardbelopp", i kronor räknat.

***FILM**: https://youtu.be/FqyPizRyphQ*

Gemensamt för alla versionerna i den fjärde generationen av automatlådor från ZF är att man byggt in all styrelektronik och elektriska komponenter inuti lådan. De enda kablar som behöver anslutas är de från batteripaketet, vilket sparar vikt och underlättar paketeringen.

I ZF:s nuvarande och tidigare versioner av automatlådan har elkomponenterna suttit i en separat låda, stor ungefär som en skokartong.

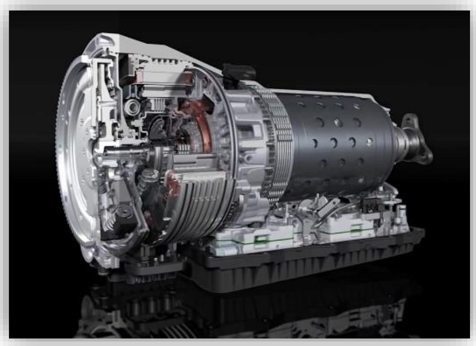
En annan, gemensam egenskap är att nya ZF-lådan har en elektriskt driven hydraulpump (istället för en mekanisk och en elektrisk). Därmed kan automatlådan växlas som vanligt, utan hjälp från förbränningsmotorn.

Sammantaget kan den nya ZF-automatlådan hantera en sammanlagd systemeffekt på 430–550 kW (585–748 hk). Det maximala vridmomentet som lådan kan hantera delas upp i tre versioner med maxvrid på antingen 600, 800 eller 1.000 Nm.

Som förut är ZF-lådan byggd för längsmonterade motorer, bakhjulsdrivna och fyrhjulsdrivna. I det nuvarande programmet finns även en kompakt, niostegad automatlåda för modeller med framhjulsdrift och tvärställda motorer. Rimligen finns samma behov av elektrifiering även till dessa bilar, lite längre fram får vi kanske se motsvarande hybridteknik även till modeller med tvärställda motorer.

Även om elektrifieringen går snabbt uppskattar ZF att minst 70 procent av alla bilar som tillverkas 2030 har förbränningsmotor. Dessa måste uppfylla allt strängare krav på låga CO_2-utsläpp, vilket i många fall blir omöjligt utan någon typ av elektrisk motor. ZF tror och hoppas därför att den fjärde generationen av automatlådan 8HP kommer att tas emot väl av biltillverkarna.

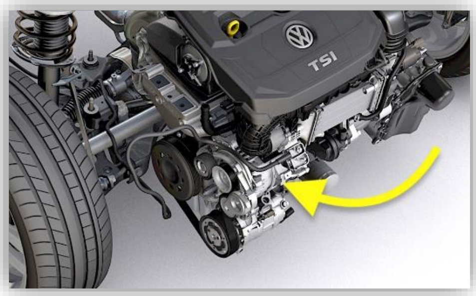
Tyvärr får vi vänta lite innan det är dags att provköra den nya ZF-transmissionen. Produktionen beräknas starta under 2022 och de första bilmodellerna lanseras kort därefter.



[BMW:s nya 48V-teknik ger extra vrid och snåla motorer – blir standard, kommer 2020–2021]
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE]



Uppgraderad: Audi SQ5 TDI får 48V-teknik, elektrisk kompressor – ger 347 hk och 700 Nm



Volkswagen förklarar fördelarna med 48V-lätthybridtekniken – debuterar hos Golf 8



Audi S6 och S7 får 3,0 V6 TDI med 48V-teknik, 349 hk och 700 Nm



Nya Mercedes CLS är här med 48V-teknik och raka bensinsexan

Pär Brandt

14. Avslöjat: Så smugglas lyx-Mercor till diktatorn

Redaktören bytbil

2019-07-18

Nordkoreas Kim Jong-uns Mercor kostar fem miljoner kronor styck



Hur har Nordkoreas diktator Kim Jong-Un fått tag på sina lyxiga Mercedes-limousiner? En ny rapport avslöjar den avancerade smugglingen som fick in bilarna i Nord-Korea. Bilarna, som är värda fem miljoner styck, har passaerat flera länder.

Trots att Daimler, företaget som tillverkar Mercedes, bojkottar Nordkorea åker diktatorn Kim Jong Un runt i lyxiga skottsäkra Mercedes-Maybach S600 Pullman Guard. Bilarna är extremt lyxiga och har pansarkaross och pansarglas som står emot både automateld och granater.

En ny rapport som först publicerades i New York Times har gått till botten med hur bilarna och andra lyxartiklar har hittat vägen till Nordkorea.

Allt börjar i Rotterdam i Nederländerna och sex månader senare kan Kim frottera sig i lyx med sina varor, trots bojkott och sanktioner.

Forskarna Lucas Kuo och Jason Arterburn på Center for Advanced Defense Studies (C4ADS) spårade hela förloppet.

Enligt deras rapport så har de två Mercedes-Maybach S600 Guard-bilarna lastats på en båt i hamnen i Rotterdam och fraktats till Dalian i norra Kina. De två containrarna med bilarna har därefter fraktats till Osaka i Japan.

Sedan bar det av till Nakhodka i Ryssland. Därefter slocknade spårningsutrustningen i 18 dagar. Nästa gång fartyget syntes var det i Sydkoreanska vatten.

Det är inte klarlagt hur bilarna kom sista biten till Nordkorea, men tre av Kim Jong Uns fraktplan gjorde en ovanlig resa till Vladivostok vid samma tidpunkt förra året.






MAYBACH

ALLT OM BILAR

15. Undersökning: Svenska bilverkstäder levererar inte

Av Selma Jennervall

Publicerad 17 jul 2019 17:00

Fem bilar lämnades in på service. Bara en godkändes – med nöd och näppe.
– Resultatet är sämre än vi väntat oss och vittnar om att branschens utlovade bättring har uteblivit, säger Heléne Lilja, chef kommunikation och samhälle på M Sverige.



Bilden är en genrebild.

2014 sändes ett reportage i Kalla Fakta där M Sverige (före detta Motormännen reds. anm.) testade olika bilverkstäder i landet. Resultatet visade att sju av åtta verkstäder fick underkänt i sin service och dåvarande konsumentministern krävde förbättring av branschen.

LÄS MER: Service av elbil – så mycket kostar den

En garanti för korrekta verkstadsjobb som branschen sedan dess försökt införa är ett system som kallas Godkänd Bilverkstad (GBV). Trots ansträngningen har endast ett tjugotal av branschens tusentals bilverkstäder fått GBV-godkännande.

Nyligen gjorde M Sverige om sitt test för att se om det skett någon förbättring sedan 2014. Men resultaten är nedslående.

Endast en av fem godkändes

Fem bilar lämnades in på vanlig service. Vissa var märkesauktionerade och andra tillhörde en verkstadskedja. Arbetet innehåller moment som byten av filter, oljor och vätskor samt en rad kontrollfunktoner. Med hjälp av dessa kan bilägaren informeras i tid kring brister eller defekter innan de blivit allt mer allvarliga.

Efter servicen gick tekniska experter från M Sverige igenom bilarna grundligt för att kontrollera att rätt arbeten utförts.

Endast en av dessa fick godkänt – men knappt.

– Det är under all kritik. Våra tester visar tydligt att bilägarna inte har fått det de har betalat för, säger Heléne Lilja, chef kommunikation och samhälle på M Sverige.

LÄS ÄVEN: Kundernas betyg: Här är landets bästa bilverkstäder

Misslyckas att leverera fackmässig tjänst

– Det var förvånande att se att så många verkstäder inte kunde leverera en felfri och fackmässig tjänst. Även om många punkter i protokollet är utförda har kunden trots allt betalat för alla punkter och har verkstaden missat, eller struntat i, att utföra en del av dem så är det varken fackmässigt eller enligt gällande branschpraxis, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på M Sverige.

– De värsta missarna i årets tester gäller bilarnas bromssystem. Här har vi anmärkningar på nästan varje bil. Antingen är det arbeten som inte har utförts eller så är det reparationsbehov som bilägaren inte har fått information om. Vad vi kan se finns det bara en orsak till det – verkstaden har slarvat och inte utfört de jobb eller kontrollpunkter som anges i serviceprotokollet.

DESSA BILVERKSTÄDER TESTADES

Sumpans Expressverkstad, ansluten till Mekonomen – inte godkänd
Europeiska Motor Vällingby, Toyota Center – inte godkänd
Spånga Autoservice, ansluten till MECA – inte godkänd
MK:s Bil & Motor i Uppsala, ansluten till BDS och GBV – inte godkänd
Bavaria Bil i Solna, BMW-verkstad – knappt godkänd

Av Selma Jennervall



NyTeknik

16. Estländare lanserar elbil med tre hjul

2019-07-16 10:30, **Linda Nohrstedt**

En trehjulig elbil med espressobryggare ombord och möjlighet till vertikal parkering. Galet eller genialt? Företaget bakom planerna söker nu gräsrotsfinansiering.



Nobe 100

Bilen presenterades förra året av det estländska bolaget Nobe Cars i en crowdfundingkampanj som bland annat uppmärksammades av Teknikens Värld. Hittills har ett par prototyper tillverkats. Nu söker bolaget 100 000 dollar, ungefär 930 000 kronor, för att kunna genomföra tester och kicka igång produktionen.

Modellen som kallas för Nobe 100 har plats för tre personer. Bilen kan köra 26 mil på en laddning. Med ett portabelt extrabatteri ges ytterligare 5 mils räckvidd.

Bilen har trehjulsdrift, väger 600 kilo och går från 0-100 km/h på under sex sekunder. Maxfart är 130 km/h och maximal drivkraft 72 kW. Hela fordonet ska, enligt tillverkaren, vara återvinningsbar.

Hyllning till första bilen

På frågan om varför bilen bara har tre hjul svarar bolaget så här: ”Tre hjul ger mindre friktion än fyra. Det betyder att man kan komma längre på en laddning. Tre hjul ger också mindre utsläpp av partiklar från däcken.”

På hemsidan skriver Nobe också att trehjulskonstruktionen är en hyllning till Benz patenterade motorvagn, som räknas som den första bilen med intern förbränningsmotor och som byggdes 1885.

Enligt Roman Muljar, vd för Nobe Cars, behöver fordonet inte krocktestas eftersom det klassas som en elektrisk trehjuling och inte som en bil.



***FILM**: https://youtu.be/I8U1lsjMhAo*

Planen är småskaliga fabriker

Hur tror du att det skulle klara sig i krocktester?

– Vi har gjort simuleringar och bilen klarar sig bra. Det finns finns en ganska massiv deformationszon längst fram. Bilen har en mycket stadigare stomme än genomsnittsbilen och det är stor skillnad om du slungar 600 kilo eller 2 000 kilo mot en vägg. Vi tror på att trafik behöver bli lättare. Det är dags att göra något annorlunda, säger han till Ny Teknik.

Med hjälp av en lyftanordning som monteras på en vägg kan fordonet dras upp så att det parkeras vertikalt. Tanken är att spara vägyta.

Bolagets plan är att etablera småskaliga fabriker, som tillverkar max 2 000 bilar per år, för att inte behöva slösa energi på båttransporter.



Illustration av lyftanordningen för vertikal parkering.



Lyftanordningen drar upp bilen längs väggen.



Sedan ska bilen kunna parkeras högt upp.

17. Ryska Sherp ATV är det coolaste du kan köra – på land och till sjöss

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-07-16, 18:21

Terrängbilen kan klättra över stora stockar i skogen, vada i träsk och flyter på vattnet – alltså sjögående. Gyttja på sommaren eller sjöis på vintern, Sherp klarar allt.



De 66-tum stora däcken ger flytkraft och framkomlighet även i ett träsk. Eller på en sjö med svag is.

FILM: ***https://youtu.be/ZCScCEQsHsM***

Youtubern och motorjournalisten Matt Farah har fått tillfälle att provköra den ryskbyggda Sherp – ett fordon som inte liknar något annat.

Vi har skrivit om Sherp förut, men det här fordonet kan man inte få nog av. Oavsett utmaning så verkar det som om Sherp klarar jobbet. Minsta tillåtna tryck i 66-tumsdäcken är 0,2 bar (!) och då är marktrycket mycket lågt. Men även med så lågt däcktryck är markfrigången hela 60 centimeter.

Sherp ATV är byggd enligt typisk, rysk filosofi – väldigt enkelt och groteskt överdimensionerat. En japansk 1,4-liters dieselmotor på 44 hk räcker mer än väl och den femväxlade, manuella transmissionen är väldigt enkel, drivningen till hjulen består till exempel av kedjor. Toppfarten är 40 km/h, men vem behöver ha mer bråttom än så i skogen?

Den lilla dieselmotorn är bränslesnål och de stora tankarna ger en smått otrolig räckvidd, tio timmars körning per dygn räcker för tolv dagars äventyr. En luftkompressor med hög kapacitet är kopplad till dieselmotorn och det gör att alla fyra däcken kan pumpas till fullt tryck på 30 sekunder.

Man stiger in i kupén genom en frontlucka och förutom plats för två personer finns det ett lastutrymme bak, alternativt ett baksäte för ytterligare två personer. Lastvikten anges till 1.000 kilo (med bibehållen flytförmåga).

De stora hjulen har ett patenterat system för reglerbart lufttryck och sänker man trycket kan Sherp ATV smyga fram på alla typer av underlag. "Paddlarna" på däcken ger drivning även i

vatten och fordonet är så lätt – 1.300 kilo – att luftvolymen ger flytkraft. Styrningen är som på en stridsvagn, man bromsar hjulen och då svänger Sherp runt sin axel. Något som också ger en otroligt liten svängradie.

En detalj som man förmodligen inte noterar direkt är att i stort sett alla mekaniska funktioner, plus de få elektriska, går att nå inifrån bilen. Även ute på sjön eller i ett träsk går det alltså att reparera ett fel, utan att Sherp behöver söka sig till land.

I en artikel som Matt Farah skrivit till tidningen Road & Track berättar den amerikanska återförsäljaren att Sherp ATV är fantastiskt driftsäker. Inga motorfel, inga lager som vattenskadats och inte en enda punktering. Bilen är nästan omöjlig att förstöra, dock har en kund vid två tillfällen lyckats knäcka en brytpinne som ska skydda transmissionen från att gå sönder.

Priset för Sherp ATV i USA är 119.999 dollar, vilket förstås är en rejäl slant. Men jämfört med terrängdugliga offroadfordon är det ändå billigt och när det gäller framkomlighet har Sherp ATV egentligen inga konkurrenter.



Ryskbyggda Sherp ATV tar sig fram precis överallt



Den moderna krigsjeepen – Oshkosh JLTV – är ett brutalt monster



Ripsaw EV2 SSR1 försedd med 1.500 hk stark V8-motor – se den stegra på larvbanden



Krigsjeepen Willys MB är en ikon – men den hette inte Jeep



Ripsaw EV-2 är den coolaste terrängbilen från Howe & Howe Tech



Extrema Combat Guard kan bli modern ersättare till Humvee



Vilken skulle du välja: Skruvhjulsbil eller båtbil?

NyTeknik

18. De vill att elbilen ska bli emoji

2019-07-16 16:20 **Linda Nohrstedt**

Hittills finns det ingen standardiserad emoji för elbilar. Det kan nu vara på väg att ändras. Företaget Electrify America, som bygger laddstolpar i USA, har begärt att en elbilssymbol ska införas i emoji-alfabetet. Företagets önskan har ställts till Unicode Consortium, som reglerar skapandet av nya emojis.



En namninsamling har också startats på nätet, till förmån för den nya elbils-emojin. På fem dagar har drygt 100 personer skrivit på.

– Nu när elbilar blir mer populära och nätverket av laddstationer fortsätter att växa, kände vi att det var dags för en emoji som speglar industrins förändring och framtidens transporter, säger Rich Steinberg, kommunikationschef på Electrify America, i ett pressmeddelande.

I dagsläget finns över 3 000 standardiserade emojis. Under 2019 släpps 230 nya, bland annat symboler för rullstolar, öra med hörapparat, fallskärm, stetoskop samt mekaniska armar och ben. Men någon elbil finns inte bland nykomlingarna.

Teknikens Värld konstaterar dock att det redan finns andra elbilsemojis, men de ingår inte i Unicode Standard, vilket innebär att symbolen inte syns om inte mottagaren har laddat ner samma emoji. Standardiserade emojis finns däremot normalt i datorer eller mobiltelefoner utan att användaren behöver göra något.



LINDA NOHRSTEDT

Här är svenskarnas favorit-emoji

19. Mercedes-Benz 190E 2,3-16

Gran Turisimo Magazine nr.2 2016

En av 80-talets mest överraskande och kompetenta kompaktbilar var sextonventilers-versionen av Mercedes 190E. Idag ökar intresset och det är dags att slå till.



Hockenheim i slutet av 80-talet. Den gamla, snabba, farliga Hockenheimbanan, innan den fick chikaner och allsköns moderniteter. Efter start- och målrakan var det en 90-gradare och därefter en, som det kändes, oändlig “raka” som böjde av svagt till höger så att man inte såg slutet. Så en 90-gradare till och sedan lika långt tillbaka in till stadionområdet med dess i sammanhanget gokartbaneliknande karaktär.

Det var pressvisning av Mercedes-Benz 190E 2,5-16 och Merca-folket hade laddat med en mängd bilar som bara stod och väntade på att vi murvlar skulle försöka köra livet ur dem.

Normalt sett brukar PR-människor vara lite nervösa när det handlar om bankörning med deras nyfödda skapelser, men inte denna gång. Man kunde kosta på sig att vara coola, bara den skrämmande banan i sig gjorde att få satsade på att nå rekordartade varvtider. Och 190-modellen i sig var nog den tidens säkraste och mest välkonstruerade sedan. Mercedes tog inga risker, det här var fortfarande på den tiden då företaget styrdes av tekniker och de tog det säkra före det osäkra när man skulle ge sig in i kompaktklassen.

Till det mest genomarbetade hörde sextonventilersmotorn som var det som skiljde ut modellen från de övriga. Projektet lär ha börjat som en ersättare till rallybilen 450 SLC 5,0. Äntligen hade Mercedes en kompakt vagn med moderniteter som multilänkbakvagn.

För att få fart på den vände man sig till brittiska Cosworth, som förutom att man byggt historiens mest framgångsrika Formel 1-motor också hade en omfattande konsultverksamhet. Målet var en maskin baserad på M102, Mercedes vanliga 2,3-litersmotor, men med “minst 320 hästkrafter”.

Inga problem, det som stoppade rallyprojektet var istället Audi Quattro som över en natt gjorde alla konkurrenter omoderna. Cosworth fick då i uppdrag att göra om den potenta sextonventilersmaskinen så att den passade för gatbruk och resultatet, 190E 2,3-16, presenterades i Frankfurt på hösten 1983.



Då var effekten 185 hk och motorn hade förlorat sin torrsumps-smörjning – men racingpotentialen fanns kvar. Att man anlitade just Cosworth berodde på fler faktorer än de rent tävlingsmässiga. Det brittiska företaget hade nämligen patenterat en metod för att gjuta tunnväggiga aluminiumkonstruktioner och förutom att konstruera motorn tillverkade man även topparna i sin fabrik i Worcester.

Även resten av bilen uppdaterades, bland annat fick den mindre ratt och snabbare styrväxel samt en femväxlad Getrag-växellåda med en "dogleg"-etta, det vill säga att den låg till vänster och bakåt. För övrigt samma låda som senare hamnade i BMW M3 när den kom 1986.

Vidare fick 2,3-16 diffbroms och en helt annan chassisättning än övriga 190:or. Bland annat hade den hydraulisk nivåreglering bak för att geometrin skulle vara optimal i alla lägen.

År 1988 var det dags för nästa stora utvecklingssteg då motorn förstorades och modellen därmed döptes om till 2,5-16. Det har debatterats om Cosworth även byggde 2,5-topparna, men det är ändå klarlagt att de utvecklade dem, liksom även de följande Evo I- och Evo II-versionerna samt racingmotorn för Grupp A. De har till och med fått brittiska projektnummer, något Mercedes inte gärna talar högt om. 2,3-motorn är en Cosworth WAA, 2,5 WAB och Grupp A-motorn med 330–350 hk kallades WAC.

Evo I skiljde sig på en lång rad områden, den fick höjdjusterbar fjädring runtom, större bromsar samt en rejält omarbetad motor med kortare slag och större borrning. Den hade potential för högre varvtal och bildade bas för racermotorn. Av homologeringsskäl byggdes den i 502 exemplar och ersattes året efter med Evo II som även den tillverkades i samma antal. Man hade svårt att vidareutveckla den senare tekniskt, men den fick ett betydligt djärvare aerodynamiskt paket med rejäla skärmbreddare och en enorm vinge, stället för de diskreta förändringar som återfanns på Evo I.



Med det i sammanhanget blygsamma effektuttaget ur motorerna för gatbruk har de potential för ett riktigt långt liv och många bilar har också gått långt. Den enda egentliga svaghet som noterats är att 2,3-versionens kamkedja kan gå av efter ett hårt liv. För att råda bot på det ersattes den med en dubbel kedja på 2,5-motorn och med andra ord är den större motorn ett bättre alternativ idag.

I övrigt är modellen precis lika slitstark som övriga bilar i 190-serien. Det gäller dock att bussningar med mera är i toppskick om man ska kunna njuta av den sällsynt fina balansen.

Personligen föredrog jag till och med Mercedesens chassi före det i BMW M3, och än idag minns jag den gången på Hockenheim som en av de verkliga höjdpunkterna bland alla bankörningar genom åren. Bara fyrhjulsdriftingen genom Sachskurvan, wow …



190E 2,5-16 Evo i DTM-version



Klassiker

20. Grattis Fiat Mirafiori

Publicerad 23 juli 2009

I dag när Emma har namnsdag vill vi gärna fira Mirafiori.



Fiat 131 Mirafiori fick sitt namn efter den del av Turin där bilarna byggdes.

Premiären skedde 1974 på bilsalongen i Turin och 131 efterträdde den framgångsrika 124 och fanns som 2- och 4-dörrars sedan samt kombin med tillnamnet Panorama.



Från början hade 131 1,3- och 1,6-litersmotorer med enkel överliggande kamaxel.



1978 genomgick 131-serien sin första facelift och modellen Supermirafiori med 1,6-litersmotor försedd med dubbla överliggande kamaxlar debuterade.



Fiat 131 i fett Abarth-utförande firade stora segrar i rally.



131 Station Wagon US-spec 1975–78

Teknikens Världs RACINGBLOGG med Janne Blomqvist

21. Förändringar hos Alfa Romeo…

Skrivet den 18 juli 2019, klockan 11:15 | 110 kommentarer

Återigen är det förändringar på gång hos Alfa Romeo och deras tekniska avdelning.



Alfa Romeos aerodynamiske chef jan Monchaux blir teknisk direktör för teamet

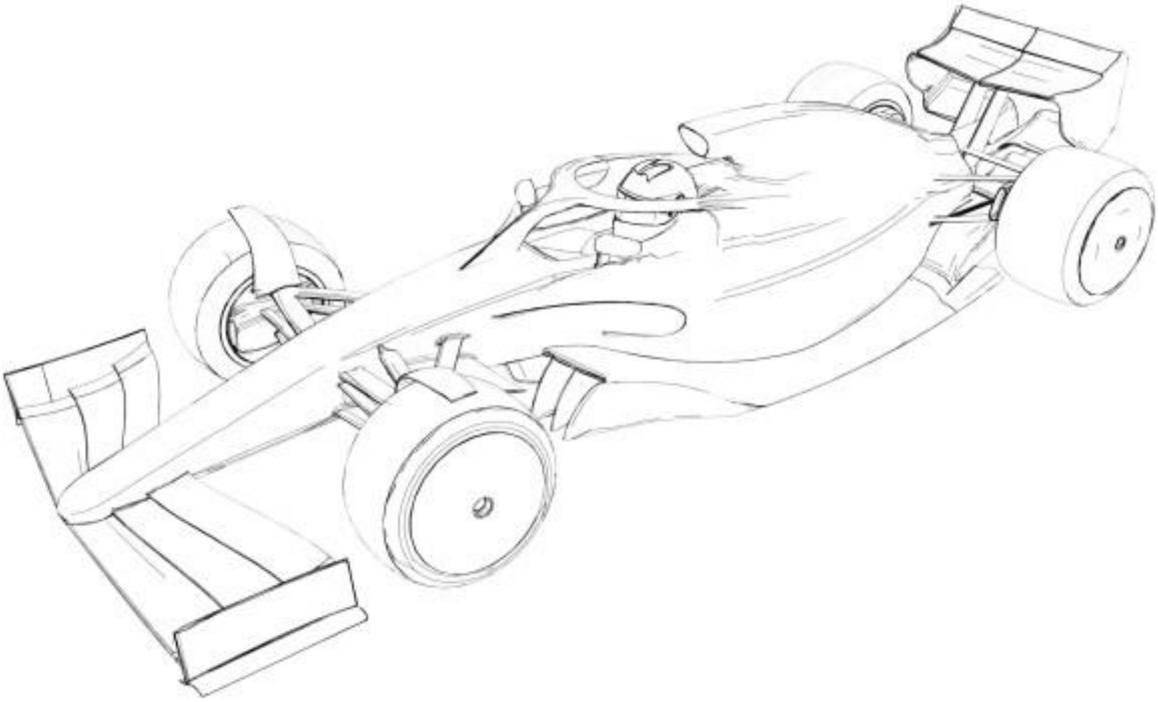
Simone Resta, som till slut tog över efter Jörg Zander för ett år sedan, kallas tillbaka till Ferrari där han enligt uppgift ska lägga merparten av sitt fokus på den nya bilen från 2021. Fram till hans karens går ut i slutet på 2019 så kommer Resta troligen jobba med Ferraris gatbilar.

Den som tar över blir Alfa Romeos aerodynamiske chef Jan Monchaux som nu blir teamets tredje tekniske direktör de senaste 18 månaderna. Inget konstigt med detta val kan jag tycka, ganska naturligt att flytta upp någon som redan är väl inarbetad i organisationen och som smidigt kan köra vidare på den inslagna vägen. Tiden är förbi när rollen som tekniks direktör mer eller mindre var avgörande för hur bra bil man skulle få, idag är rollen som teknisk chef mer att leda arbetet än att designa själva bilen. Självklart har personen på chefsposten det yttersta ansvaret och givetvis med i processen när det gäller designen av bilen men långt ifrån lika ”hands on ” som förr.

Att Simone Resta nu ”kallas hem” till Ferrari känns lite som att han var utlånad till Alfa Romeo under period när Alfa/Sauber stod utan någon teknisk direktör, han blev lösningen på Alfa /Saubers problem men fick på samma gång chansen att bevisa sin förmåga högst upp i den

tekniska organisationen i ett ”eget” team. Hur bra detta är för Alfa Romeo återstår att se, känns lite hattigt på den posten för min smak, få team har haft så många teknisk chefsbyten de senaste åren som just Alfa/Sauber.

I veckans podd pratade jag och Erik om att det skulle komma en första ”riktig” bild på hur bilarna kan komma att se ut från 2021, efter vad jag hört var det tänkt att bilden skulle publiceras under tisdagen. Som vanligt när det gäller podden så dök bilden inte upp förrän på onsdagen, dagen efter vi spelat in, men finns nu att beskådas på diverser siter. Mycket intressant vad som sägs om konceptet där man lagt stort fokus på s k ground effect, att bilens downforce ska genereras från underredet på bilen snarare än från vingarna ihop med golvet.



En skiss på hur F1-bilarna kan komma se ut från 2021

Formel 1:s ambition är att göra det enklare att följa en annan bil och därmed få bättre racing. Om siffrorna man presenterar, att man från att tappa 45-50% downforce bakom framförvarande bil går ner till ca 5-10%, då är man på rätt väg. Nu gäller det bara att få igenom det slutliga reglementet som ska presenteras för teamen i mitten av september.

Autosport har gjort en bra sammanfattning av hur det nya reglementet är tänkt att fungera som du kan läsa här

Fortfarande stretar teamen och dess designerns emot lite kring det nya konceptet där många är missnöjda med att den förhållandevis lilla frihet som kommer finns att hitta på egna innovativa lösningar. Ross Brawn motargument är det redan idag är väldigt små skillnader på bilarna och att utrymmet visst kommer finnas för egna innovativa lösningar.

Det som presenterats i veckan är inget nytt, vi har hört vad målet är för kommande reglemente och även sett datarenderade bilder på hur en eventuell bil från 2021 kan komma att se ut. Det nya med den senaste skissen är att den är gjord efter den senaste versionen av reglemente för 2021 och troligen inte så långt ifrån slutprodukten.

SLUT